IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 123)**

z dnia 14 września 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 123)

14 września 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o. w kontekście budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną;

– informację na temat warunków żeglugowych na drodze wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Kojtych** doradca ekonomiczny w Departamencie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli, **Witold Wróblewski** prezydent Elbląga, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa posłów, witam pana Witolda Wróblewskiego, prezydenta miasta Elbląga, witam pozostałych zaproszonych gości. Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przystąpimy do sprawdzenia kworum, proszę o uruchomienie urządzeń. Zanim uzyskamy wynik, przeczytam porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia. W porządku dziennym mieliśmy zaplanowane dwa punkty – rozpatrzenie informacji na temat sytuacji Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o. w kontekście budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną i rozpatrzenie informacji na temat warunków żeglugowych na drodze wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Drodzy państwo, niestety na posiedzenie nie przybyli przedstawiciele zaproszonych ministerstw. Chciałbym państwa poinformować, że zawiadomienia o posiedzeniu Komisji zostały wysłane 7 września bieżącego roku, a o materiały na posiedzenie wystąpiliśmy 10 sierpnia bieżącego roku. Wczoraj pan minister Marek Gróbarczyk poinformował mnie, że nie weźmie udziału w posiedzeniu i prosi o jego przełożenie, a dziś o godzinie 10:27 otrzymałem maila od pana ministra Andrzeja Śliwki z taką samą prośbą. Poinformowałem pana ministra Adamczyka, że z uwagi na fakt, że zawiadomienia zostały wysłane prawidłowo i ze stosownym wyprzedzeniem, nie widzę uzasadnienia dla przełożenia posiedzenia. Takie działania paraliżują prace Komisji, bo niedługo termin każdego posiedzenia będziemy uzgadniać ze stroną rządową i pytać, czy panom ministrom odpowiada data i godzina posiedzenia. Przypomnę, że niedawno mieliśmy podobną sytuację, kiedy pan minister Cieciόra nie mógł wziąć udziału w posiedzeniu. Nie pozostaje mi nic innego, jak zaproponować państwu zmianę porządku dziennego, ponieważ zgodnie z zaproszeniem pan prezydent Elbląga przybył na nasze posiedzenie Komisji, więc wydaje mi się, że dobrze byłoby, żebyśmy przynajmniej jako Komisja dowiedzieli się, jakie działania podejmuje miasto w związku z przekopem Mierzei Wiślanej i w przyszłości, mam nadzieję, także udrożnieniem całego Kanału Elbląskiego po to, żeby miasto Elbląg

w pełni odzyskało prawa portowe. Wydaje mi się, że ta informacja pana prezydenta może być dla nas bardzo pomocna. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu... Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

To nie jest sprzeciw. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to jest pełne wsparcie dla pana przewodniczącego. Chciałem wyrazić głębokie oburzenie z powodu takiego traktowania Sejmu Rzeczypospolitej i sejmowej, merytorycznej Komisji. Obowiązkiem ministrów jest uczestniczenie w takich posiedzeniach. Jeżeli nie mogą, to po to mają podsekretarzy stanu, sekretarzy stanu, ewentualnie dyrektorów, którzy w imieniu rządu przedstawialiby stanowisko.

Rozmawiamy o potężnym wydatku z budżetu państwa. Rozmawiamy o 2 000 000 tys. zł pieniędzy polskich podatników, które zostały ulokowane w bardzo kontrowersyjny przekop i komisja sejmowa ma prawo zadawać pytania, wiedzieć wszystko w kontekście tej inwestycji. Również w kontekście tego, co dotyczy portu w Elblągu, bo rzeczywiście wydanie tych 2 000 000 tys. zł bez domknięcia tej nitki, która łączy przekop z portem, wydaje się zupełnie absurdalne. Dlatego chciałem jeszcze raz wyrazić jak najgłębsze oburzenie i wsparcie dla propozycji pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Informuję także, że mimo prośby o przygotowanie informacji na te dwa punkty, które wymieniłem w pierwotnym porządku posiedzenia, to tej informacji nie dostaliśmy i w związku z tym wydaje mi się, że zmiana porządku jest zasadna. Skoro nie słyszę sprzeciwu, to bardzo proszę. Panie prezydencie, wiem, że jest pan przygotowany na to posiedzenie Komisji. Oddaję panu głos. Prosimy bardzo obsługę o włączenie prezentacji.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:

Nie działa.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zaraz będzie działać, tak że może pan, panie prezydencie rozpocząć wprowadzenie.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, jest mi niezmiernie miło, że mogę dzisiaj przedstawić temat związany, tak to powinno się nazywać, ze swobodnym przepływem z Zalewu Wiślanego na Bałtyk. Tak się składa, i tu też chcę powiedzieć, że my zrobiliśmy wczoraj konferencję w związku z zakończeniem tak naprawdę dopiero pierwszego etapu, czyli tej części związanej z przepłynięciem przez Mierzeję, ale dobrze wiemy, że jeszcze nie są zakończone dwa etapy. Jeden, czyli pogłębienie toru wodnego. Żaden port nie może funkcjonować bez toru wodnego, którym statek może do niego dopływać. To akurat jest podzielone w przetargu na dwa etapy. Drugi to jest przez zatokę i trzeci to jest przez…, to znaczy nie przez zatokę tylko przez Zalew, a trzeci jest związany z rzeką Elbląg i propozycjami, bo wiemy, że musiał być też przebudowany most pontonowy w Nowakowie i podjęte pewne działania.

Proszę państwa, może zacznę od tego, że jestem akurat w samorządzie od 1991 roku i można powiedzieć, że praktycznie cały czas uczestniczę w tym problemie na bieżąco. Najpierw jako naczelnik, później wiceprezydent, prezydent i członek zarządu województwa. Powiem, że jest to bardzo ważne. Nie chciałbym, żeby w mediach podawano, że to tylko dla Elbląga. Nie, to jest bardzo ważne przedsięwzięcie dla całego Zalewu Wiślanego i dla wszystkich przystani, marin. Od 1992 roku, kiedy powstała Komisja Morska, samorząd przygotowywał wszystko, łącznie z wystąpieniem w 2006 roku o umieszczenie tej inwestycji na liście indykatywnej do środków z Unii Europejskiej. Nie będę tu przytaczał wyznaczania granic, których nie było. Cała praca samorządu jest uwidoczniona. Ja może skupię się na ostatniej części, bo ona najbardziej interesuje wszystkich. I tak jak powiem, że samorząd od samego początku dążył do tego, żeby Elbląg był ważnym, strategicznym punktem na mapie portów w Polsce, to jest to w tej chwili realizowane i bardzo się z tego cieszymy. Muszę powiedzieć, że Zarząd Portu jest często mylony z portem i to przez osoby, które nie powinny popełniać takiego błędu. Port w Elblągu jest położony na terenie dwóch gmin, ponad 130 hektarów w gminie wiejskiej

Elbląg i pozostałą część 404 hektarów w mieście. Ta część miejska jest podzielona: 46% to grunty prywatne, którymi zarządzają właściciele prywatni, 24% jest Skarbu Państwa i 30% to grunty komunalne, których właścicielem jest miasto. Do obsługi zarządzania tymi gruntami został powołany Zarząd Portu Morskiego w Elblągu, bo to jest zarząd komunalny. To nie jest zarząd tak jak w przypadku portów o strategicznym znaczeniu, że jest to firma, która jest ogrodzona i zarządzana przez konkretną instytucję.

Proszę państwa, do tej pory jako samorząd we wszystkich kadencjach, i tu chcę podkreślić jednomyślność, wszyscy prezydenci, wszyscy radni poprzednich kadencji, wszyscy dobijali się o swobodny dostęp do Bałtyku. Pierwsze walki były, mówiąc szczerze, odnośnie Cieśniny Piławskiej, ale sami wiemy, że jeśli chodzi o Rosjan to nie mogło tam być wielkich postępów i przez samorząd była też opracowywana koncepcja i możliwość przez Mierzeję Wiślaną. Tu krótko, za 100 000 tys. zł zrobiliśmy trasę Unii Europejskiej, która z terenów portowych z terminala wyprowadza możliwość wywózki ruchem kołowym bezpośrednio na S7. Proszę państwa, tu akurat widać terminal składowo-przeładunkowy i to jest prowadzone, dopóki nie zablokowano przepływania – dzisiaj mogą wpływać barki 1000 ton i takie wpływały, dopóki nie została zamknięta Cieśnina Piławska. Tu proszę państwa jest gotowy, użytkowany przez Urząd Celny, ale to jest terminal pasażerski z możliwością obsługi statków ro-ro do tego, żeby można było już ruszyć, jeśli chodzi o małą żeglugę. Niektórzy mnie już pytają czy ewentualnie możliwy będzie ruch na przykład z Elbląga na Hel przez Cieśninę Piławską, przez kanał żeglugowy, przez mierzeję, bo przedsiębiorców nie trzeba uczyć liczenia, oni sami to potrafią robić i to stoi dzisiaj niewykorzystane. Jest gotowe. Nomen omen robiliśmy to też we wsparciu środkami Unii Europejskiej. Proszę państwa, cały bulwar, mosty zwodzone, żeby mogły przepływać statki, to jest zrobione przez miasto i przygotowywane właśnie z myślą o ruchu morskim, a nie lądowym.

Pętla Żuławska w tym czasie, kiedy byłem w zarządzie województwa warmińsko-mazurskiego z marszałkiem Protasem. Wtedy wdrażaliśmy Pętlę Żuławską, ale jednym z tych elementów jest rozbudowa portu przy ulicy Radomskiej. Ta marina już dzisiaj jest pełna. Tam nie ma już miejsca na jachty, a mamy coraz więcej zapytań, bo chcę państwu powiedzieć, że nie ma lepszego akwenu dla żeglarstwa jak Zalew Wiślany, bo wiatr jest morski, a fala jest dużo mniejsza. To jest. W tej chwili planujemy na tak zwanej Cieplicówce przez miasto, jeżeli pozwolą nam środki finansowe, bo co roku mamy zmniejszane chociażby ostatnio przez PIT, żeby właśnie tam też wybudować miejsce do cumowania dla żeglarzy i do pozostawiania jachtów z obsługą. Mamy przygotowany chyba najlepszy w północnej Polsce hangar dla żeglarzy oddany do użytku w 2018 roku, gdzie żaglówki mogą być wyjmowane, czyszczone i cała obsługa może być realizowana.

Proszę państwa, tutaj zamieściłem kilka zdjęć, bo pamiętacie kiedy Halex woził z Rosji węgiel, to cały czas było to pływanie do Elbląga, ale zależało ono tylko i wyłącznie od dobrego widzimisię Rosjan. Dzisiaj, dzięki temu, że mamy kanał przez mierzeję, to widzimisię już nie wystąpi. Natomiast trzeba to dokończyć, bo ja rozumiem, że kolejne etapy zostaną zrealizowane i to będzie funkcjonowało. My już dzisiaj podpisaliśmy umowę z duńskim portem Vordingborg, trochę większym od nas, ale do tak zwanego sieciowania, gdzie właśnie ze środków unijnych, przy wsparciu Instytutu Morskiego, mamy już porobione pewne plany. Tutaj widzimy też kolejne przykłady statków, które zawijały i ta możliwość jest.

Proszę państwa, chcę dzisiaj podkreślić, że jako samorząd jesteśmy przygotowani, mamy nowoczesną infrastrukturę, mamy tereny. Jeżeli możliwości finansowe pozwolą, a powiem tak, że złożyliśmy wniosek na rozwój portu w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmii i Mazur, zarząd jako projekt kluczowy przyjął obrotnicę i inwestycje związane z portem tak, żeby mogły obracać się statki powyżej osiemdziesięciu metrów. To jest faktem. Jesteśmy gotowi, czekamy tylko na swobodny dostęp do Bałtyku i pogłębienie toru dostępowego, bo taki jest tor na rzece, przez Urząd Morski.

Planowane inwestycje, to już trochę wyprzedziłem, tu w tej chwili z Programu Fabryka na Wyspie Spichrzów jest budowany obiekt dla działalności gospodarczej. Tu, wyżej na tym zdjęciu, to jest ta obrotnica, tam jest kawałek gruntu na półwyspie do wybagnowania i wyprowadzenia, żeby te obrotnice mogły spełniać tę rolę. Tak jak

powiedziałem, mamy zagwarantowane 200 000 tys. zł i czekamy, żeby zostało to podpisane z Komisją Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Tutaj podkreślam, że mamy bardzo dobrą współpracę z samorządem województwa.

Proszę państwa, tutaj trochę do końca nie widać, ale to, co podnosił pan poseł, uważam, że nie ma żadnego sporu. Rzeka Elbląg jest rzeką o szerokości około pięćdziesięciu metrów. Mówimy o dwudziestometrowym torze o głębokości pięciu metrów i tam nie może być innych torów, tak jak to jest na zatoce, gdzie można sobie wyobrazić kilka torów. Tu jest jeden dostępowy. Chcę przedstawić moje stanowisko i prawników, których reprezentuję. Ta szara część to jest wiejska gmina Elbląg, zielona jest gmina miasta Elbląg, port jest obrysowany taką linią w kolorze pomarańczowym i jak widzimy, część portu w Elblągu jest w gminie Elbląg i część portu jest w kolorze zielonym w mieście Elbląg. Granice zaczynają się na północy, port zaczyna się w gminie, tam jest około 139 hektarów i jak państwo widzicie, ta fioletowa linia kończy się już na terenie miasta, i to jest w inwestycji do realizacji. To Urząd Morski będzie pogłębiał. Później mamy kawałek żółtego odcinka i ten żółty odcinek też Urząd Morski będzie pogłębiał, ale bez tak zwanych ścianek szczelnych Larsena, czyli to pogłębianie będzie nie do końca takie, jak chcemy. Na końcu tej mapki mamy taki kawałek niebieskiej linii, to jest to 900 metrów, o którym Urząd Morski twierdzi, że to powinien pogłębić prezydent, bo to jest na terenie miasta. Ja chcę powiedzieć, że ten cały fioletowy odcinek od granicy miasta do tej poziomej kreski, plus żółty, też jest na terenie miasta i tu Urząd Morski pogłębia. Dzisiaj opowiadanie, że te ostatnie 900 metrów ma pogłębić prezydent, to się w ogóle ma nijak nawet z logiką, już nie mówię o przepisach, bo to jest tor dostępowy i to jest obowiązek Urzędu Morskiego, żeby taki tort pogłębić.

Proszę państwa, do II wojny światowej tor miał 5 metrów głębokości i my też mówimy, że nie chcemy tutaj toru o wyższych parametrach tylko 5 metrów. Mamy General Electric, mamy browar, mamy Siemensa, mamy wiele firm, które mogłyby wywozić swoje produkty drogą wodną. A nie mówię już o terminalach, gdzie możemy przewozić.

Często słyszę, że jesteśmy konkurencją dla Gdańska. To tak jak rower byłby konkurencją dla pociągu. To nie ta liga. Nawet Zarząd Morskiego Portu Gdańska bardzo się z tego powodu cieszy, bo tak jak oni mówią, odmulimy im tą drobnicą całą logistykę w porcie, bo jeżeli pogłębią, a myślę, że pogłębią, bo to się nie da udawać, że to prezydent ma zrobić, że pogłębią całość do 5 metrów, to wtedy pięciotysięczniki mogą przypływać i naprawdę takich towarów w obrocie jest bardzo dużo. Po wczoraj zwołanej konferencji pod hasłem przekopu miałem i armatorów, i operatorów, którzy właśnie na to czekają. Nie obawiałbym się tego, że to będzie puste, obawiałbym się, żebyśmy tylko dali radę. Tak na koniec powiem: rządzie przekop do końca, bo tak naprawdę powinien ten przekop być zakończony za terminalem i tyle.

Jeszcze miałem pytanie. W lipcu spotkałem się z wiceministrem Śliwką. Zostałem zaproszony. To było pierwsze spotkanie i była propozycja odnośnie wejścia kapitałowego do spółki. Oczywiście to nie jest moja decyzja tylko rady miasta. Tak jak powiedziałem, spółka Zarząd Portu Morskiego to jest spółka samorządu miasta Elbląg, z tym że to nie chodzi o to, czy włożą 100 000 tys. zł i wykonają za to ten ostatni odcinek, bo mówimy mniej więcej o takiej kwocie. Zabicie ścianek Larsena i pogłębienie to jest około 100 000 tys. zł. My jesteśmy otwarci. Rząd jest dla nas inwestorem strategicznym i ważnym, tylko że my chcemy, żeby połączyć naszą wizję, a mamy strategię rozwoju portu i rzeczy, które można wykonać, że to zostanie zrobione, a nie tylko kwestia kapitałowego wejścia do spółki. To nie jest dla nas taka wartość, żeby w tej chwili skupić się tylko na tym. Negocjacje trwają. Trudno mi powiedzieć, kiedy się skończą. Ale tak jak państwo… Wczoraj na konferencji podkreślałem, że mamy kilka tematów, już pomijając obrotnicę, bo wzięliśmy ją z marszałkiem na, jak to się mówi, własne plecy, ale mamy tam kilka możliwości, jeśli chodzi o dalsze działania z białą flotą, mówię o żeglarzach, i możliwość wybudowania w południowej części mostu do dzielnicy Zatorze, gdzie w tej chwili odtwarzają się działki dla przemysłu, plus możliwości budowy następnego terminala, jak będzie to realizowane. Wtedy możemy mówić mniej więcej, jeżeli stworzymy taką mapę drogową inwestycji, o współdziałaniu. Panie przewodniczący, tyle chciałem powiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panie prezydencie. W sobotę wielkie święto, wielka uroczystość otwarcia przekopu mierzei. Domknięciem tego przekopu z pewnością wcześniej czy później stanie się także duży port w Elblągu i myślałem, że dzisiaj będzie okazja właśnie do tego, żeby rząd poinformował nas, jak daleko są zaawansowane plany i współpraca z samorządem miasta Elbląg, po to, żeby rzeczywiście do tego portu mogły wpływać barki nie o ładowności tysiąca, a o ładowności pięciu tysięcy ton. Pogłębienie tych jeszcze kilkuset metrów wydaje mi się, że jest w interesie nie tylko samorządu, ale także w interesie całego naszego państwa i to też jest jakby kolejny impuls i otwarcie dla całego regionu elbląskiego i województwa warmińsko-mazurskiego. Szkoda, że dzisiaj z tamtej strony mamy kompletną niechęć.

Pan prezydent przedstawił swoją informację, swoje nadzieje i oczekiwania. Chcę wyraźnie podkreślić, że ze strony pana prezydenta nie ma jakiegokolwiek narzekania i skargi, tylko po prostu przedstawił informację, na ile samorząd przygotował się już dziś do wykorzystania przekopu Mierzei Wiślanej i pewnie niebawem, niezależnie od tego czy rząd pomoże, czy nie pomoże, te plany zrealizuje. Otwieram dyskusję. Jak zwykle pierwszy zgłasza się pan poseł Wieczorek. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie prezydencie, rzeczywiście nie ma strony rządowej, ale jest pan poseł Hoc i on zawsze reprezentował stronę rządową, więc myślę, że za chwilę odniesie się do tego, kiedy te 900 metrów będzie pogłębione, więc ducha nie gaśmy. Mam nadzieję, że za chwilę to usłyszymy. Natomiast tak na poważnie, oczywiście rozwój każdego portu jest bardzo istotny z punktu widzenia interesu Polski i z punktu widzenia rozwoju gospodarczego. Tutaj bym się nie bał absolutnie żadnych kwestii dotyczących konkurencji dla portu w Gdańsku, bo to rzeczywiście nie jest temat. Pytanie mam takie, bo jednak kluczową sprawą jest dostępność do portu, bo dzisiaj rozmawiamy o samym porcie, o rozbudowie, o przekopie, o pogłębieniu toru wodnego, natomiast kluczową sprawą jest, jak już te towary dotrą do tego portu, gdzie je w głąb lądu przewieźć i jak je przewieźć, w związku z czym jest pytanie, czy równolegle są plany dotyczące samorządu województwa i samorządu gminy jeżeli chodzi o rozwój infrastruktury i czy to również będzie z wykorzystaniem środków unijnych. Myślę tu przede wszystkim o infrastrukturze drogowej i infrastrukturze kolejowej, bo to jest kluczowa sprawa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł niezbyt uważnie słuchał pana prezydenta, ale pan prezydent mówił już o tych inwestycjach i o wyjściu z portu na S7.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Troszkę się spóźniłem, więc może rzeczywiście nie usłyszałem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie prezydencie, najpierw damy szansę wypowiedzenia się posłom, a później oczywiście, jeśli pan będzie sobie życzył, to będzie pan mógł udzielić nam głębszych informacji. Pan przewodniczący Płażyński prosił o głos.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, panie prezydencie, panie przewodniczący, wykonana została inwestycja, która została zrealizowana zgodnie z obietnicą rządu Prawa i Sprawiedliwości. Inwestycja, której żaden rząd do tej pory nie chciał realizować, więc w kontekście pana słów czy rząd pomoże, czy nie pomoże Elblągowi, to muszę powiedzieć, że nie wiem, czy jesteśmy dokładnie w tym samym punkcie dziejowym i historycznym rozwoju Warmii i Mazur i Elbląga, bo to rzeczywiście jest dzieło wiekopomne. Tak naprawdę wracamy do planu sprzed setek nawet lat, który teraz udało się zrealizować i robimy to dla Polski, dla Elbląga, dla województwa, dla nas wszystkich i dla następnych pokoleń, które będą z tej wspaniałej inwestycji korzystać. Trzeba przyznać, że tutaj rząd Prawa i Sprawiedliwości, czy Prawo i Sprawiedliwość, czy też

parlament, który uchwalił w poprzedniej kadencji ustawę, która pomogła zrealizować tę inwestycję, to jest nasze wspólne, świetne dzieło, które zostanie.

Ja się bardzo cieszę, że pan prezydent wykazał się taką otwartością, jeżeli chodzi o dokapitalizowanie portu, ale też wejście udziału Skarbu Państwa do portu. Również w kontekście realizacji tego osiemsetmetrowego odcinka. Ale panie prezydencie, ja rozumiem i też jak spotykałem się z dyrektorem państwa portu i rozmawialiśmy o perspektywach rozwoju, to rzeczywiście mało się o tym mówi i chyba pan prezydent też o tym nie wspominał, a dziwię się, bo jest się czym pochwalić w kontekście planów. Port jest w tej chwili umiejscowiony w jednym miejscu. Są przygotowane pewne place do odbioru towarów. Tak jak były, tak są i teraz. Terminale też są przygotowane i będą się rozbudowywać, ale tych hektarów potencjalnie… Spóźniłem się kilka chwil. Czy o tym też była mowa, tak? Tam jest rzeczywiście perspektywa bardzo dużego rozwoju w przyszłości. Miejsca tam nie zabraknie, tylko wystarczy się dogadać z gminą, a myślę, że tutaj żadnych kłopotów w tym zakresie nie będzie, więc trzeba przyznać, że ta perspektywa rozwoju portu jest bardzo dobra.

Trzeba też przyznać, że to nie tylko te 100 000 tys. zł na pogłębianie toru wodnego, ale to dziesiątki albo i setki milionów złotych jednak w perspektywie wcale nie tak wielu lat, jeżeli port wyczerpie swoje możliwości towarowe, to będzie trzeba inwestować kolejne dziesiątki, a nawet setki milionów złotych w następnej czy w najbliższej dekadzie. Myślę, że partner w postaci państwa polskiego, Skarbu Państwa, który wszedł do portu w Elblągu, to jest rzecz dość naturalna. Te porty, w których większościowy udział ma Skarbu Państwa, funkcjonują świetnie i przynoszą, również w Gdańsku, w moim rodzinnym mieście, doskonałe miejsca pracy i wpływy z podatków, i są tak naprawdę jednym z kluczowych kół zamachowych naszego rozwoju. Podobnie jest w Gdyni, podobnie jest w Szczecinie, w Świnoujściu, więc myślę, że to nie jest jakiś kontrowersyjny temat. To jest po prostu kwestia dogadania się na jakich zdrowych zasadach miałoby to nastąpić, a ostatecznie Elbląg i elblążanie, i cały region nie może na tym przegrać.

Należy też zrozumieć przedstawicieli państwa polskiego, że naturalnym jest, że jeżeli inwestuje się setki milionów złotych, szczególnie w taki strategiczny sektor, to chce się mieć wiodący wpływ na to, w jaki sposób będzie później funkcjonował. Obserwujemy to teraz, również w kontekście wojny, napaści rosyjskiej na Ukrainę, gdzie chociażby porty w Polsce odgrywają dość istotną rolę w przekazywaniu zbóż czy węglowodorów, gdzie ta mapa połączeń handlowych jest niezwykle istotna. Morska jest najważniejsza, a port w Elblągu, na co pan prezydent zwrócił uwagę w momencie, w którym ten tonaż będzie, znaczy ta możliwość przyjmowania statków pięciotysięczników, to już są poważne jednostki, to nie jest tak, jak się przez miesiące mówiło opinii publicznej, że to są jakieś małe łódeczki. Nie, to już są poważne statki towarowe. I z tego, co wiem, to już w tej chwili jest szereg zainteresowanych podmiotów zagranicznych, które chciałyby nawiązać taką współpracę z portem w Elblągu – stałą współpracę na wymianę tych dóbr.

Drodzy państwo, przed nami świetlana przyszłość. Port w Gdańsku, jak to też zostało powiedziane, to nie jest żadna konkurencja. Elbląg to nie jest żadna konkurencja dla portu w Gdańsku. To jest naturalne uzupełnienie się, więc wszyscy gramy do jednej bramki. Jedynie o co bym pana poprosił, panie prezydencie, o takie postawienie kropki nad i, jeżeli chodzi o tę ekspansję portu w Elblągu na kolejne tereny. Tereny, które jak rozumiem, należą do gminy, a nie do miasta. Rozumiem, że tam władze gminy podchodzą do tego jak najbardziej przychylnie i nie będą rzucać kłód pod nogi. Tam jest kompletna otwartość na to, żeby port się rozwijał również na ich korzyść.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu przewodniczącemu. Pan poseł Łącki. Bardzo proszę.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie i panowie posłowie, panie prezydencie, panie przewodniczący, w myśl pana posła Płażyńskiego chciałem powiedzieć, że nie wiem, czy jest, czy będzie to wiekopomna inwestycja, ale na pewno można powiedzieć, że teraz jest megalomańska i niespełniająca swojego zadania. Oczywiście nie mówię, że ona jest niepotrzebna, ale dla jachtów i różnych żaglówek czy nawet dużych jachtów wystarczyło wykopać kanał o wiele mniejszy, czyli

dziesięciokrotnie tańszy i spełniałby swoje warunki, bo przez ten kanał będą przepływały tylko te jednostki. Jeśli chcemy, żeby do portu w Elblągu wpływały statki o nośności pięć tysięcy DWT, to musimy skończyć inwestycję i nie można sobie powiedzieć, że ten kawałek zrobi państwo, tamten kawałek zrobi państwo, a ostatni kawałek ma zrobić miasto.

Panu posłowi Płażyńskiemu przypomnę, że 9 maja tego roku został oddany do użytku tor wodny Szczecin-Świnoujście lub Świnoujście-Szczecin, jak kto woli, pogłębiany do głębokości 12,5 metra. 64 km, które przechodziło przez tereny różnych gmin, poczynając od Świnoujścia, a kończąc na Szczecinie. 64 km pogłębione do 12,5 metra, poszerzone do 100 metrów, wybudowane dwie wieże i w całości wyremontowane i wybudowane przez Urząd Morski dwie obrotnice. Jakoś nie słyszałem, żeby akurat w tym wypadku przerzucano koszty na prezydenta miasta Świnoujścia czy prezydenta miasta Szczecina. Nie. Od początku do końca była to sprawa budżetu państwa i od początku do końca budżet państwa zapłacił za tę inwestycję. Dlaczego? Dlatego że wody te, tak samo jak rzeki Elbląg, są to wody będące własnością Skarbu Państwa zarządzane przez Urząd Morski. W tym wypadku przez Urząd Morski w Gdańsku. Prawo polskie mówi o tym, że inwestycje na tych wodach może robić tylko i wyłącznie Skarb Państwa. Nie rozumiem więc, dlaczego przerzuca się inwestycję wartą 100 000 tys. zł na miasto, znowu nie tak duże jak Gdańsk czy Szczecin. Bez porównania mniejsze. Jeśli chcielibyśmy być uczciwi i chcielibyśmy powiedzieć, że dbamy w równym stopniu o rozwój Polski, polskiego morza, polskiego Bałtyku, to musimy inwestować w te wszystkie porty to, co im się należy. Ja nie mówię, że takie pieniądze, jakie poszły w kanał Świnoujście-Szczecin, mają pójść w Kanał Elbląski, bo nie, ale ma być zrobiony od początku do końca. Jeśli przyjęliśmy, że mają wpływać statki 5000 DWT to te statki mają tam wpływać i nie za dwa, trzy, pięć lat, tylko trzeba powiedzieć – dzisiaj skończyliśmy jedną trzecią inwestycji, czyli przekopaliśmy Mierzeję Wiślaną, za rok skończymy dwie trzecie inwestycji, doprowadzimy kanał do rzeki Elbląg, a za dwa lata skończymy inwestycję na takim odcinku, o jakim mówił urząd miasta czy urząd gminy, bo oni wiedzą najlepiej, gdzie to ma się skończyć.

Panie pośle Płażyński, wydaje mi się jednak, że jest to zagranie poniżej pasa rządu PiS, który chce za złotówkę lub za darmo przejąć tereny portu w Elblągu, bo tak to wygląda. Powiedzcie mi panowie i panie, przepraszam bardzo, jakie macie argumenty na to, że to nie ma być taki scenariusz? Bo argumentów tutaj żadnych nie ma. Myślę, że jednak wycofajcie się z tych waszych dziwnych założeń i powiedzcie teraz panu prezydentowi i nam wszystkim, że skoro już powiedzieliśmy A, mleko się wylało i wy przekopaliście tę mierzeję, to trzeba powiedzieć B i zrobić od początku do końca kanał tak jak powinien być.

Jeszcze jedna rzecz. Nie podnoście państwo sprawy bezpieczeństwa narodowego w tym kanale, bo jak na razie to na Mierzeję Wiślaną, na Zalew Wiślany nie wpłynie żaden okręt Marynarki Wojennej, a jak wpłynie, to nie będzie miał jak wrócić, bo się nie obróci.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Płażyński chciał się odnieść do wypowiedzi pana posła.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może zaczynając od końca. Panie pośle Łącki, kwestia bezpieczeństwa narodowego w kontekście przekopu Mierzei Wiślanej ma oczywiście jakąś wagę, ale to zupełnie trzeciorzędna waga w kontekście rozwoju gospodarczego regionu. Oczywiście jest to istotne, ale głównym powodem realizacji tej inwestycji jest, w moim mniemaniu, po prostu rozwój całej Warmii i regionu. Ekspansja gospodarcza, dosłownie przywiezienie na statkach inwestorów do Elbląga i nie tylko. Uniezależnienie się od Rosji ma tutaj bardzo symboliczne znaczenie. Bez tego uniezależnienia się od Rosji Mierzeja Wiślana, jak to obserwowaliśmy w ostatnich latach, dalej przynosiłaby znikomą wartość dla regionu poza stricte turystyczną. Dlatego uniezależnienie się od Rosji trzeba traktować też w kontekście bezpieczeństwa gospodarczego, ale nie militarnego. Militarnego już w znacznie mniejszym zakresie i to jest dla mnie rzecz oczywista.

Nie zmienia to faktu, że kiedy pan poseł Łącki mówi o tym, że szkoda, że to nie jest kanał zrobiony dla jachtów i, że mógł być znacznie węższy, no to cóż, to tak jak pan

poseł Łącki powiedział, mleko się rozlało i całe szczęście, że się rozlało za tej kadencji, tego rządu, bo jak byście państwo rządzili, to nigdy by tego kanału nie było i myślę, że elblążanie i nie tylko, doskonale o tym wiedzą. Całe szczęście zrealizowany został projekt, w którym rzeczywiście po prostu gospodarczo ten region, jeden z najpiękniejszych regionów w całej Polsce, będzie miał nie tylko swoje pięć minut, ale podejrzewam, że złoty wiek i to jest wspaniała wiadomość.

Jeżeli chodzi o kwestię dokapitalizowania i tego, jak to pan poseł Łącki ujął. Panie pośle, ujął pan to jako wyprzedaż za złotówkę czy za dwa złote, ja rozumiem, że pana rolą jest krytyka i to pana święte prawo jako posła opozycji, ale nie usłyszałem takiej ostrej krytyki ze strony prezydenta. Tego, że państwo polskie, Skarb Państwa, oczekuje wejścia kapitałowego do portu w związku z tym, że zamierza również przeznaczać na rozwój tego portu bardzo duże środki pieniężne. Rozumiem, że trwają rozmowy, negocjacje nad wytworzeniem wspólnego planu między samorządem Elbląga a Skarbem Państwa, ale takie podkręcanie negatywnych emocji, które miałyby w jakiś sposób zaburzyć te, mam nadzieję i wierzę, że dobre negocjacje, których efektem może być jedynie dobra przyszłość Elbląga i całej okolicy, są po prostu nie na miejscu. Panie Łącki, po prostu nie wiem, po co pan jątrzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pan poseł Hoc.

Poseł Artur Łącki (KO):

Ad vocem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie, dajcie już spokój.

Poseł Artur Łącki (KO):

Jedno zdanie. Nie będę komentował tego ostatniego zdania, bo wydawało mi się, że idziemy w dobrym kierunku, a pan Płażyński w ostatnim zdaniu jednak wszedł na retorykę taką, jak zazwyczaj PiS wchodzi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Przecież musicie się różnić.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie pośle, ja mówiłem o tym, że skoro wybudowaliśmy już kanał, przez który mogą przepłynąć statki pięć tysięcy, w tym kanale już jesteśmy, już go mamy, siedemnastego będziecie otwierali, ciekawe zresztą jak to będzie wyglądało…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Ładnie.

Poseł Artur Łącki (KO):

…ale będziecie otwierali, to trzeba powiedzieć B. Trzeba powiedzieć B i zrobić tor wodny do portu w Elblągu. Od początku do końca, a nie mówić, że to my zrobimy. A to wy zróbcie. A tamtego nie zrobimy. A jak nam dacie akcje w porcie, to może zrobimy. Nie, bo to jest obowiązek państwa, Urzędów Morskich, że mają wykopać ten kanał. Nie róbcie z tego polityki, tylko zróbcie z tego gospodarkę. Dobra? O tym mówię.

Po drugie, jeśli nie chcecie wybudować tego kanału, to po co było budować tak duży kanał, tak duży przekop? Trzeba było zrobić mniejszy. Jachty by przepłynęły, motorówki nie musiałyby prosić Rosjan i byłoby fajnie, byłby mały, a wy mielibyście spokój z przekopem. Po prostu wracajmy. Wykopcie przekop, żeby statki o 5000 DWT mogły wpływać do Elbląga. Elbląg jest połączony z Polską bardzo dobrze. Aha, jeszcze jedno, pomyślcie nad połączeniem Via Carpatii z Elblągiem, bo Elbląg, w odróżnieniu od Kłajpedy, to jest polskie miasto.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Myślę, że na te wszystkie wątpliwości pan poseł Hoc już jest gotowy odpowiedzieć i nie będziemy się spierać.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Oczywiście. Dziękuję panie przewodniczący. Jednak powiem panie pośle Łącki, że pan jątrzy, bo rzeczywiście niepotrzebne te ostatnie zdania, jak pan mówił o megalomanii. Oczywiście ja wiem, że wasza formacja czekała, aby natura przekopała tę mierzeję i zdaję sobie sprawę, że to dla was taka nieprzyjemna informacja, że to jednak zaistniało i przekop stał się faktem. Dla nas, większości Polaków, my jesteśmy dumni z tego przekopu. W odróżnieniu od was, bo wy macie wyraźną frustrację, jesteście zaniepokojeni, że to się udaje, że takie piękne pokoleniowe rozwiązania są praktycznie na co dzień. Rząd Prawa i Sprawiedliwości wypełnia to, co obiecuje. Już nie wspomnę o porcie Ustka, Łeba, tunel Świnoujście, pogłębienie toru żeglugowego portu Szczecin-Świnoujście. To się dzieje cały czas na naszych oczach i to jest właśnie ta duma i sukces rządu Prawa i Sprawiedliwości i Zjednoczonej Prawicy.

Ta wasza frustracja, ten niepokój, megalomania, oburzenie, to ja panu powiem. Jeśli pan mówi, że pan nie jątrzy, to proszę przeczytać oficjalne pismo Ministerstwa Aktywów Państwowych podpisane przez podsekretarza stanu Andrzeja Śliwkę. Przeczytam panu, 4 sierpnia 2022 roku odbyło się spotkanie, pan Leonard Krasulski poseł, minister infrastruktury, pan prezydent Witold Wróblewski, dyrektor spółki Arkadiusz Zgliński. Praktycznie konstatacja jest taka, następnie spotkali się 9 września, jest konstruktywny charakter tych spotkań. W mojej ocenie potwierdza się, że praca zespołu roboczego jest pożyteczną platformą, na której władza rządowa, samorządowa oraz spółki mogą wypracować wspólny plan działania i doprowadzić do jak najszybszej realizacji niezbędnych inwestycji w Porcie Elbląg.

Nie pozostawiamy samorządu samego, wręcz przeciwnie, mamy 100 000 tys. zł ze środków Funduszu Inwestycji Kapitałowych, na dofinansowanie dla tej spółki, która będzie kończyła to całe przedsięwzięcie. Przedsięwzięcie jest historyczne, bo jak pan wie, mogliście już skorzystać z podpowiedzi w XVI wieku króla Stefana Batorego. Powiem nawet jeszcze więcej, księcia litewskiego, ruskiego, podlaskiego, kijowskiego i tak dalej, a więc naprawdę mogliście. Zresztą po wojnie też odżyła ta koncepcja przekopu mierzei. Te 2 000 000 tys. zł, które was tak bardzo oburza, wręcz jesteście wściekli, że tyle można wydać, to ja wam tylko powiem, że wy tych 2 000 000 tys. zł nawet nie widzieliście na oczy, bo praktycznie przyzwoliliście mafii VAT-owskiej wyprowadzać miliardy, krocie miliardów. Szczerze mówiąc nawet nie wiedzieliście, że takie pieniądze mogą istnieć i że można inwestować takie pieniądze. To jest właśnie wasza polityka, jaka była przedtem.

Praktycznie mogę tyle powiedzieć, że to jest bezpieczeństwo. To jest data historyczna. Właśnie wzmacniamy naszą suwerenność. Wy sobie nawet nie zdajecie sprawy co dla patrioty, Polaka, każdego Polaka znaczy słowo suwerenność. Wreszcie uniezależnimy się od kaprysów Rosji, od Zatoki Piławskiej. Nie będziemy uniżenie prosić, czy możemy przepłynąć Bałtyk, czy nie. Proszę państwa, każdego z was powinna rozpierać duma, szacunek dla takiej decyzji. Powinniśmy być naprawdę wdzięczni, że taki pomysł jest i że ten pomysł został zrealizowany.

Pan minister Marek Gróbarczyk, który przysłał wyjaśnienie, że przeprasza, że nie może być dzisiaj na Komisji, prosi o przełożenie o dwa, trzy dni, ale państwo nie możecie wytrzymać. Wy musicie krytykować, wy musicie uprawiać czarnowidztwo, musicie siać defetyzm, bo taka jest wasza rola. Oczywiście, tak jak pan tutaj powiedział, że to jest wilcze prawo opozycji, że może krytykować. Takie jest zbójeckie prawo opozycji, może krytykować, tylko bądźcie czasami dumni z tego, że są realizowane takie historyczne i przełomowe przedsięwzięcia. Bądźmy razem z panem prezydentem, który wykazał się pewną roztropnością, praktycznie nie krytykował, tylko wyraził swoją opinię. Cały czas wiemy, że ta współpraca jest między rządem, samorządem, spółką, która została powołana, która zostanie dofinansowana z Funduszu Inwestycji Kapitałowych. Wszystko jest realizowane, wszystko ma się dobrze i nie prowokujmy przyrody, żeby zaistniały jakiekolwiek inne kwestie. Bądźmy tutaj, w tym momencie, solidarni i zadowoleni. Już nie mówię o dumie u wszystkich, bo ja jestem dumny z tego, że jest ten przekop, natomiast może nie wszyscy muszą być dumni, ale chociaż zadowoleni. Miejmy satysfakcję, że mamy zapewnione bezpieczeństwo, ruch turystyczny, a na pewno rozwój Elbląga będzie przy-

spieszał, mi się wydaje, że wręcz niebotycznie. Suwerenność jest w tym momencie dla nas rzeczą podstawową, również i w aspekcie wielkiej tragedii putinowskiej Rosji, która w sposób zbrodniczy i barbarzyński zaatakowała wolną Ukrainę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panie pośle za tą rytualną wypowiedź, podobnie jak posłowi Łąckiemu. Myślałem, że nie muszę uzgadniać posiedzeń Komisji z rządem. W tej chwili, po tej wypowiedzi, widzę, że następne posiedzenia Komisji będą zwoływane tylko wtedy, kiedy łaskawie minister Gróbarczyk wyrazi nam zgodę na posiedzenie i będzie miał w kalendarzu jakieś okienko. To mnie zwyczajnie martwi, bo stosownie z regulaminem Sejmu poinformowaliśmy, prosiliśmy o informację i o udział, i naprawdę jest mi strasznie przykro, że mamy tak mały skład osobowy rządu, że nie ma komu obsłużyć Komisji. Wyraźnie trzeba po prostu powołać jeszcze kilku podsekretarzy stanu w Ministerstwie Infrastruktury i wtedy nie będzie problemu. Wtedy z pewnością Komisje będą obsługiwane i myślę, że to jest sygnał dla rządzących, żeby przekazali panu premierowi, że w tej chwili w rządzie tych wiceministrów jest trochę za mało. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciał zabrać głos? Pan poseł Cymański, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Ja krótko. Chciałbym przede wszystkim prosić i zaapelować o pewną precyzję, bo pytają o to też osoby, apeluję tutaj głównie do opozycji, żeby nie przedstawiać takiego pewnego wyjątkowego, nieścisłego przekazu. Mianowicie to nie jest tak, bo pytają mnie ludzie, czy to jest prawda, że inwestycja jest już zakończona i zostało jeszcze 100 km czy kilometr, bo tak to wygląda. Czy wy naprawdę tak chcecie to skończyć i zostawić? Nie, nie możemy udawać. Można powiedzieć, że jest pewne nieporozumienie, bo tu można różnych słów używać, czy konflikt między rządem a samorządem do rozstrzygnięcia. Co z tym portem i co z dokończeniem tej całej historii? System będzie działał wtedy…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie, panie pośle przepraszam bardzo, ale ze strony pana prezydenta nie padło ani jedno słowo na temat konfliktu i na temat nieporozumień.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Ale pan prezydent nie jest w opozycji, ja mówię o opozycji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dobrze, to podyskutujmy ze sobą, natomiast nie uważam, żeby w tej chwili między rządem a samorządem był w tej sprawie konflikt. Inwestycja wymaga dokończenia i jest na etapie uzgodnień. Chcieliśmy, żeby dzisiaj na Komisji rząd pochwalił się nam przed świętem, w sobotę, że wszystko idzie w dobrą stronę. A tu zabrakło nam…

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Ja przepraszam, bo absolutnie nie chciałem, sam byłem samorządowcem i doceniam tę rolę. Ma pan rację, panie przewodniczący. Proszę?

Poseł Artur Łącki (KO):

Mówię, że poseł Hoc nie obiecał, że dokończy.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Tak.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jak to nie? Powiedziałem, że wszystko jest cały czas realizowane.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Dobrze, ale ja myślę...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę żebyście nie przeszkadzali panu posłowi Cymańskiemu, bo to ja przeszkodziłem, a pan poseł dobrze się rozwija.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Pan przewodniczący mi nie przeszkodził, tylko poprawił mnie i wykazał tu pewną rzecz. Przyjmuję. Mnie się wydaje, że tak naprawdę to jest dobrze, że ta inwestycja powstaje. Czas się zmienia. Jestem w Sejmie dwadzieścia pięć lat. Pan przewodniczący jeszcze dłużej, więc ma ogromne doświadczenie. Widzieliśmy niejedno i myślę, że z perspektywy czasu ta kwestia zostanie zamknięta i będzie to służyło. I miasto Elbląg, bo byłoby to szokujące, gdyby nie było beneficjentem, a ja mówię o całym regionie. Pierwszy raz posłem zostałem właśnie z terenu Elbląga i pamiętam ten czas, kiedy mówiliśmy o Pilawie. Pamiętam te spotkania jeszcze z pewnymi osobami. Trzeba o tym pamiętać nawet przez szacunek dla naszego kolegi Wilka, który kiedyś był przecież prezydentem. Ta metka przeminie. Dlatego mój apel jest tylko o to. Owszem, polityka jest twarda, brutalna, ale ja sobie nie wyobrażam, żeby to wszystko nie zostało, jeżeli już trzeba, to się poprawię, wyjaśnione, dokończone, dopracowane. Zgadzam się, że ktoś z rządu powinien tu być, bo to dla nas też jest nieprzyjemne. Tylko że zamiast oburzenia proponuję wyrazić niepokój i rozczarowanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jednak na pana posła Cymańskiego można liczyć. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Elżbieta Gelert (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Nie jestem z tej Komisji, Elżbieta Gelert, ale ponieważ jestem z Elbląga i widzę, że tak bardzo dużo osób zamartwia się o elblążan, o Elbląg i o to jak byli niedocenieni, a jacy będą wspaniali, to powiem państwu tylko jedno, że faktycznie brakuje tutaj strony, która tak jak pan poseł Cymański postuluje, żeby być konkretnym i rzeczowym, to brakuje nam po prostu w tej chwili adwersarza, który by konkretnie i rzeczowo powiedział nam, w którą stronę to pójdzie – czy to będzie tak, czy to będzie tak. Powiem państwu, że to wszystko jest takie, robi się bardzo huczne, wielkie otwarcie przekopu. Proszę?

Głos z sali:

To nie jest duma?

Poseł Elżbieta Gelert (KO) – spoza składu Komisji:

Ja mówię, że się robi, nie wie pan, co chcę dalej powiedzieć, proszę pana. Robi się otwarcie, ale jednocześnie nie zaprasza się posłów opozycji. O tym się nie mówi. A potem się państwo dziwicie, że są tacy czy owacy. A trochę tych posłów jest. Jest nawet senator z Elbląga, który akurat zabiegał cały czas, zresztą łącznie ze mną, bo jeszcze raz przypomnę moje nazwisko Gelert Elżbieta, a moja łopata jest wkopana od 2005 roku, która była zawsze symbolem przekopu mierzei. To przedsięwzięcie jest na pewno dla Elbląga, ale nie tylko dla Elbląga, bo przede wszystkim dla wszystkich miejscowości nadzalewowych, jest niezmiernie ważne i oczekiwane. I nie jest prawdą, panie pośle, że w tej kwestii nic nie było robione, bo może nie sięgajmy proszę aż do XV czy XVI wieku, sięgnijmy tylko do drugiej połowy XX wieku. Może wtedy, jak się bardziej szczegółowo zapoznamy z materiałem, to też się okaże, że były jednak okresy, kiedy robiliśmy cokolwiek wspólnie właśnie w tej kwestii. Myślę, że to jest na pewno bardzo oczekiwane.

W tej chwili jedynie sprawa, która na pewno… Chcielibyśmy posiąść informację, ja nie mówię czy za, czy przeciw, ale po prostu posiąść informację, jak będzie przedstawiał się ten ostatni odcinek, który powinien być wykonany i zrobiony, żeby ta cała inwestycja miała sens i żeby nie zadziało się tak, że to co wcześniej zostało zainwestowane, poza pieniędzmi to oczywiście cała chęć zrobienia tego i tak ważne, i fajne zadanie, żeby raptownie nie spaliło na panewce. Myślę, że po prostu nie może spalić, bo mimo wszystko to są jednak zbyt duże pieniądze, żeby tego nie dokończyć. Dzisiaj, tak jak mówię, brakuje mi przede wszystkim przedstawiciela rządu, który by powiedział, co faktycznie będzie się dalej działo i jakie jest stanowisko rządu w tej sprawie, a nie to, że my wszyscy dowiadujemy się poprzez media. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Ziejewski.

Poseł Zbigniew Ziejewski (KP) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie prezydencie, państwo posłowie, akurat pochodzę z tego okręgu wyborczego i byłem na kilku spotkaniach. Wszyscy posłowie, zarówno ze strony PiS-u, PO, PSL-u, byli jedni, zgodni przed kampanią wyborczą. Tak, byliśmy w Radiu Elbląg. Nie wiem, czemu pan mruży oczy panie pośle. Wszyscy rozmawialiśmy o przekopie tego kanału. I dlatego, jeżeli w przekop zostały zainwestowane takie pieniądze, 2 000 000 tys. zł, powinniśmy zrobić wszystko, żeby w jak najszybszym czasie dokończyć to dzieło. Te 0,9 km, które pozostało do przekopu, powinniśmy zrobić w bardzo szybkim trybie. Miasto nie powinno czekać, skoro zostały włożone tak ogromne pieniądze i powinna się rozwijać pozostała infrastruktura. Są nadbrzeża, są terminale. To miasto było też połączone z Braniewem, gdzie w Braniewie było kilkanaście terminali przeładunkowych węgla i to była współpraca. Miasto Elbląg wysyłało bardzo dużo produktów, które szły na cały świat. Dlatego uważam to, co powiedział poseł Łącki, że skoro w Elblągu, nie w Elblągu, tylko w Świnoujściu, państwo dokończyło tę inwestycję, tak samo tutaj powinno dokończyć tę inwestycję.

Ja żałuję i ubolewam nad jedną rzeczą, że w wielu województwach są zespoły parlamentarne posłów, którzy pracują na rzecz rozwoju danego regionu, niestety na Warmii i Mazurach, nad czym ubolewam, nie ma zespołu parlamentarnego, który by współpracował na rzecz tego województwa. Po prostu go nie ma. Posłowie PiS-u nie chcieli do tego zespołu należeć. Nad tym ubolewam.

To, co powiedziała koleżanka Gelert, jeżeli jest otwarcie, to wszyscy posłowie, cała osiemnastka z Warmii i Mazur plus senatorowie powinni być zaproszeni na to otwarcie. To jest wasze otwarcie czy to otwarcie rządu? To są pieniądze jednej partii czy pieniądze państwowe? Odpowiedzmy sobie na to pytanie.

Zgadzam się z prezydentem Elbląga i z kolegą przewodniczącym, że tu nikt nie jątrzy i nie taki jest cel tego spotkania. Celem tego spotkania jest dokończenie tej inwestycji, żebyśmy poznali, kiedy będą następne etapy, kiedy ta inwestycja zakończy swoje dzieło. Taki jest cel tego spotkania, a nie jątrzenie i mówienie, że ktoś coś zrobił więcej, mniej lub gorzej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Drodzy posłowie, naprawdę nie proście się na nie swoje wesele. Na piwo was pewnie stać, więc zrobicie sobie imprezę równoległą i nie ma potrzeby.

Poseł Elżbieta Gelert (KO) – spoza składu Komisji:

Ale takiego towarzystwa nie będzie.

Poseł Zbigniew Ziejewski (KP) – spoza składu Komisji:

Tu chodzi o zasady, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan poseł Hoc chciał jeszcze zabrać głos? Jeśli nie, to bardzo proszę, zgłasza się z zewnątrz, na łączach pan Rafał Zahorski. Bardzo proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie prezydencie, szanowni goście, ja bym chciał podejść do tego tematu tak trochę pragmatycznie. Po pierwsze, port morski w Kołobrzegu, przepraszam, port morski w Elblągu niestety nie jest połączony liniami kolejowymi. Ja mówię tutaj nie o zwykłych połączeniach, a o efektywnych połączeniach kolejowych. Takich, które mają służyć dostarczaniu ładunków. Absolutnie nie zgadzam się z twierdzeniem, że połączenie tego portu z liniami drogowymi, z drogami, czy transport samochodowy, kołowy, to jest ten rodzaj transportu, który ma dominować w portach. Tutaj głównym narzędziem transportu ładunków jest niestety kolej i bez kolei, bez naprawdę efektywnej, wydajnej sieci kolejowej, rozwój tego portu w ogóle jest absolutnie niemożliwy. To jest pierwszy argument.

Druga sprawa. Proszę państwa, cztery i pół metra to nie jest głębokość dużego czy ważnego portu. To jest tak naprawdę minimalna głębokość małych, malutkich portów

bałtyckich i to nie są żadne parametry, które predysponują ten port do nazwania go dużym czy ważnym dla gospodarki narodowej.

Ostatnia rzecz, która jest bardzo ważna to, że mówimy tutaj o sytuacji, kiedy ten port, proszę państwa, o tych parametrach, jego maksymalne przeładunki roczne, bo naprawdę, jeżeli zrobimy dobry transport kolejowy, nie osiągną więcej jak pół miliona ton. Proszę państwa, pół miliona ton to jest ilość ładunku przeładowywana na jednym nabrzeżu masowym w porcie Szczecin-Świnoujście, dokładnie w Szczecinie przy Spółce Bulk Cargo. Pół miliona ton, tyle przeładowuje jedno nabrzeże. Ja tylko chciałem państwu powiedzieć, że w 2017 roku, kiedy ta koncepcja jakby dojrzewała i kiedy było mówione, że ten przekop będzie kosztował tylko 800 tys. zł, a cała ta kwota będzie pokryta wydobywanym bursztynem, zrobiłem wyliczenie, które mówiło, że ten cały kompleks portowy, mówię o całości z dojazdem, przedpolem, zapleczem, z wybudowaniem całego portu, to jest koło 5 000 000 tys. zł. Ta kwota w tej chwili wzrasta. Proszę państwa, nie wystarczy zrobić sam przekop o głębokości, nie wystarczy zrobić sam tor o głębokości 5 metrów, trzeba całkowicie przebudować port w Elblągu. Nie wiem, czy pan prezydent jest w stanie powiedzieć dzisiaj, ile nabrzeży jest w porcie w Elblągu, które mają 5 metrów tak zwanego zanurzenia technicznego, bo eksploatacyjne jak słyszę ma być 4,5 metra.

Proszę państwa, to jest bardzo ważna sprawa, albowiem mówimy nie o przebudowie nabrzeży, a o budowie całkowicie nowych nabrzeży. Mówimy o budowie całkowicie nowych placów składowych na inny sprzęt przeładunkowy, na przerobienie tego portu na inny standard przeładunków i na tyle, na ile ja się w tej chwili orientuję, mamy do czynienia z małym portem, który do niedawna miał zanurzenie, to znaczy wciąż ma, przepraszam, zanurzenie eksploatacyjne, znaczy techniczne, na poziomie 2,5 metra, eksploatacyjne na poziomie 2 metrów i sytuację przy wiatrach zachodnich, gdzie praktyczne zanurzenie statków spada do 1,8 metra. To są dzisiejsze parametry tego portu i tak jak mówię, trzeba zrobić obwodnicę, trzeba również zrobić przebudowę basenu, wybudować baseny. Tam jest naprawdę dużo pracy i cała ta koncepcja, zwłaszcza jeżeli w tej chwili mówimy o kwestii ostatnich 900 metrów pogłębienia toru wodnego, czy w ogóle wybudowania jakiejkolwiek infrastruktury, jeżeli na tym etapie mówimy i zastanawiamy się, kto ma to robić, to znaczy, że ta koncepcja od samego początku nie była przygotowana. Proszę państwa, to jest niestety fakt, że w Polsce mamy 32 porty morskie. Ja rozumiem, że wzorem Elbląga, który dostał teraz te 2 000 000 tys. zł, każdy z tych portów, poza oczywiście Szczecinem-Świnoujściem, Gdańskiem czy Gdynią, dostanie również 2 000 000 tys. od Skarbu Państwa, żeby tak samo wybudować, bo rozumiem, że idziemy w program budowy wszystkich 32 portów morskich w Polsce.

Chcę powiedzieć państwu jeszcze tylko jedną rzecz, że od lat sześćdziesiątych czy siedemdziesiątych, od tej złej, niedobrej, przez wszystkich krytykowanej komuny, nie mamy w Polsce, i to mówię po 1989 roku, to dotyczy wszystkich rządów, żadnej zintegrowanej strategii rozwoju gospodarki morskiej. A dowodem na to, proszę państwa, jest to, że z jednej strony chcemy budować duży port oceaniczny, to są słowa cytowane z pana ministra Gróbarczyka, z jednej strony chcemy budować oceaniczny port w Elblągu, a z drugiej strony budujemy Via Carpatię, Via Balticę, która przeciąga ładunki z rejonu kaliningradzkiego i właśnie z Kłajpedy, która jest w tej chwili konkurencją dla Gdańska, zarówno na wschód, przepraszam na zachód Europy, jak i na południe, z pominięciem portów morskich w Trójmieście. Przypomnę państwu również, że Elbląg jest w odległości 60 km od Gdańska i nie wyobrażam sobie, żeby większe statki zawijające do Gdańska nie były konkurencyjne dla mniejszych statków, które będą płaciły większy fracht i większy koszt obsługi w Elblągu. To jest proszę państwa pragmatyka.

Niestety powiem państwu tak, że uważam, może to nie będzie popularne tutaj na tej sali, powiem państwu, że naprawdę uważam, że lepiej było zainwestować te 2 000 000 tys. zł, z całym szacunkiem dla Elbląga, dla pana prezydenta i dla elblążan, na przykład w Drogę Czerwoną, która jest w tej chwili największą piętą achillesową portu w Gdyni i faktycznie te pieniądze tam zainwestować, tę drogę wybudować, dać możliwość rozwoju portu w Gdyni i w jakiejś perspektywie faktycznie robić rozwój portu w Elblągu.

Jeszcze powiem państwu ostatnią rzecz, nikt do tej pory nie policzył, ile będzie kosztowało utrzymanie toru wodnego mierzeją do portu w Elblągu. Jest tutaj mowa o bar-

dzo dużych pieniądzach, albowiem mówimy o bardzo intensywnym zamulaniu i złośliwi twierdzą, że statki do portu w Elblągu, tak jak do innych portów, które pływają w asyście holowników, będą musiały płynąć za pogłębiarką. I będą tak musiały pływać w jedną stronę, dlatego że wystarczy lekki wiatr z zachodu i cały ten tor będzie się zamulał. Pamiętajmy, że całe dno w zatoce jest zamulone.

Proszę państwa, tutaj jest bardzo dużo rzeczy i tak naprawdę uważam, że przy tak ogromnej kwocie ważne było, żeby zrobić całą strategię tego miejsca, tak jak i innych portów w Polsce, po to, żeby zobaczyć, czy rozwój tego portu w takiej skali statków do 4,5 metra faktycznie ma sens, czy nie lepiej rozwijać inne miejsca. Ja wiem, że to może niepopularne, ale powiem tak, idę z państwem o zakład, że w przyszłości nie dokończymy tego portu, to znaczy, to będzie taki port, który będzie miał przekop, być może będzie miał tor, który będzie utrzymywany ze Skarbu Państwa, natomiast same inwestycje w samym porcie będą realizowane w sposób okrojony. Musi przyjść prawdziwy biznes. Od razu powiem, żadne promy z zanurzeniem 4,5 metra do Elbląga nie wejdą, bo jest konkurencja, jeżeli chodzi o Gdynię i Gdańsk, i tam jest żegluga promowa – tu możecie państwo o tym zapomnieć.

Ja uważam, że cała ta strategia od początku była nieprzygotowana. Polityka jest bardzo dobra, ale pragmatyka, logistyka czy operacje portowe i ładunek rządzą się swoimi prawami. Jeżeli do dzisiaj nie mamy strategii transportu kolejowego, który łączy Polskę i zaplecze z Elblągiem, a jednocześnie rozwijamy Trójmorze w oparciu o Pribałtykę, o Via Carpatię, Via Balticę, potem Rail Baltica, Rail Carpatia, to mamy całkowite rozjeżdżanie się tych koncepcji. Ja uważam, że należałoby to zrobić faktycznie w sposób mądry, zorganizowany i zwrócić się do starych dobrych wzorców z PRL-u, kiedy porty budowali ludzie z pokolenia Kwiatkowskiego i im podobnych, którzy naprawdę wiedzieli, jak to zrobić. Szczerze mówiąc, do dzisiejszego dnia nie widzę ani jednego argumentu, poza oczywiście argumentami miasta Elbląga, do których Elbląg ma oczywiście prawo, żadnych racjonalnych argumentów od strony logistyki czy transportu morskiego, czy od strony ładunków, które by sugerowały to, żeby w Elblągu mógł powstać port większy, bo 500 tys. ton ładunku to jest naprawdę bardzo mało. Dla porównania port w Kołobrzegu, który ma dzisiaj dostępność dla statków 5,5 metra, takie mogą wpływać statki, o takim zanurzeniu, robi proszę państwa około 200 tys. ton ładunków rocznie. Przy czym ma doskonałe połączenia kolejowe. I to jest proszę państwa argument. Mówimy o porcie, który leży mniej więcej w połowie drogi między portami trójmiejskimi i portami w Zachodniopomorskiem. To jest proszę państwa argument, który musi państwu powiedzieć, jaki będzie sukces Elbląga. Pytanie, czy państwo i miasto będzie stać, czy będzie stać Skarb Państwa na utrzymanie toru wodnego przez mierzeję, portu w Elblągu i różnych innych elementów tej infrastruktury czy infrastruktury portowej. Czy będzie stać na budowę nowych terminali, nowy sprzęt przeładunkowy i tak dalej? Czy faktycznie przyjdzie biznes? Szczerze mówiąc, na razie widzę to czarno i widzę, że cała ta koncepcja jest nieprzygotowana.

Proszę państwa, zajmuję się portami i przeładunkami ładunków ponad trzydzieści lat, praktycznie wożąc i obsługując te ładunki, więc mam trochę doświadczenia, ale nie chcę się kłócić. Może pan prezydent Elbląga czy inni fachowcy faktycznie znajdą uzasadnienie.

Co do bezpieczeństwa, to powiem państwu, że port w Elblągu czy mierzeję można trafić artylerią lądową od strony Kaliningradu czy od strony Rosji. To jest odnośnie do bezpieczeństwa tego portu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panie doradco. Głęboko się z panem nie zgadzając, rozumiem pana intencje. Ma się rozwijać tylko Zachodniopomorskie, pozostałe regiony Polski mają pozostać, że tak powiem odłogiem. Chcę wyraźnie podkreślić, że zwyczajnie mnie pan tym swoim głosem dzisiaj oburzył. Dziękuję bardzo. Pan prezydent chce zabrać głos.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, postaram się w krótkich słowach odnieść do pewnych kwestii. Pan poseł Wieczorek pytał o dostępność portu. To było ujęte

w prezentacji. Mamy zrealizowaną trasę Unii Europejskiej, która była budowana właśnie pod kątem nie tylko trasy mostowej w sensie przemieszczania się, ale ona leży bezpośrednio przy terminalu towarowym, gdzie można bezpośrednio z terminala za pomocą tej drogi wydostać się na drogę S7 z towarami. Powiem tak, mamy pięć hektarów, był czas kiedy terminal był bardziej doinwestowany, kiedy można było pływać, znaczy był bardziej obciążony. Dzisiaj to wygląda tak, że terminal jest tylko do obsługi kanału przez mierzeję, natomiast on ma możliwość przeładunku do 5 mln ton i to nie jest tak, że w tej chwili rozpoczniemy budowę kolejnego terminala, skoro ten jest jeszcze niewykorzystany.

Chcę się odnieść do wypowiedzi pana posła Płażyńskiego. Mam tu całą historiografię portu i proszę nie mówić, ja zawsze i wszędzie podkreślam, że cieszę się, że wszyscy zabiegali o to od samego początku. Komisja Morska powstała, kiedy wiceprezydentem był Darek Waldziński w 1992 roku. Nie było nic. Trzeba było wyznaczyć granicę i tak dalej. I z uporem maniaka nazywano nas marzycielami. Budowaliśmy krok po kroku. I O.K. Jak byłem w zarządzie województwa, to z marszałkiem Protasem podpisywaliśmy z panią minister Pyć w listopadzie 2014 roku tak zwany Kontrakt Terytorialny, gdzie miało to być realizowane z unijnych pieniędzy. Nie jest realizowane z unijnych, jest realizowane z pieniędzy krajowych. Bardzo się cieszę, jestem wdzięczny, że to jest realizowane. Wszyscy prezydenci Elbląga, wszyscy radni przez wszystkie kadencje, niezależnie jaką mieli opcję polityczną, to wszyscy zabiegali o tak zwany przekop.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):
Nie o to chodziło, panie prezydencie.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:
Nie, do tej pory tak pan mówił, że nic się nie działo.

Poseł Elżbieta Gelert (KO) – spoza składu Komisji:
Że nikt nie chciał poza PiS-em.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:
Że nikt nie chciał. Samorząd cały czas od początku chciał.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):
Ja nic takiego nie powiedziałem.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:
O.K., dobrze. To przepraszam, źle zrozumiałem. Natomiast podkreślam jedno, co jest najbardziej ważne, dzisiaj przedstawiłem całą propozycję, jak to wygląda i cenię działania ministra Gróbarczyka, że to jest. Dzisiaj się cieszymy, że przekop jest już faktem, że mamy wykonany przekop jako ten pierwszy etap. Ja dzisiaj mówiłem o torze wodnym. O torze wodnym dostępowym, gdzie Urząd Morski akurat przedstawia jakąś dziwną teorię, że na terenie miasta to prezydent ma pogłębiać. Ja z ministrem Gróbarczykiem nawet na przekopie rozmawiałem i powiedziałem: panie ministrze, ja wyznaczę działki, w jednym z przetargów macie zakup pogłębiarki i ten refulat wyrzucicie, i podniesiecie rzędne. I pan minister się zgodził, a ja powiedziałem, że będę zabiegał u pana marszałka, żeby w Regionalnym Programie Operacyjnym znalazła się obrotnica. I ona jest. Myślę, że wszyscy działają i z tego powodu ja jako prezydent Elbląga jestem bardzo zadowolony i nie ma żadnego konfliktu.

My w tej chwili rozmawiamy z wiceministrem Śliwką o propozycji, którą wnieśli, o wejście do zarządu spółki Zarząd Portu w Elblągu. Widzę, że tutaj pan poseł Zahorski też. Port nie jest w takim szerokim znaczeniu, jak pan doradca to przedstawia, bo 30% gruntu jest komunalne i tymi 30% zarządza Zarząd Portu. Podałem to dzisiaj przy prezentacji. 46% jest gruntów prywatnych i tam mamy General Electric, który ma nabrzeże, Siemens. To są firmy, które czy komuś się to podoba czy nie, realizują swoją politykę transportową. Natomiast Zarząd Portu zajmuje się tylko tą częścią gminną. Nie ma tu konfliktu i tak jak tutaj pan poseł Cymański mówił, w tej chwili jesteśmy w rozmowach. I bardzo się cieszę, że jest propozycja rozmów wejścia z inwestycjami do Elbląga, ale nie tylko chodzi o to, czy przejąć zarząd spółki, czy nie. Powiem tak, spółka ma

1500 tys. zł kapitału i cały grunt w porcie jest miasta, natomiast tylko część jest w zarządzie spółki.

Kończąc, pan doradca powiedział, że Elbląg dostał 2 000 000 tys. zł. Elbląg nie dostał 2 000 000 tys. zł. 2 000 000 tys. zł to są pieniądze przeznaczone na inwestycje, natomiast na dzisiaj mówimy tylko o tej części, która jest pogłębiana. To, co pokazałem na wykresie, to są te rzeczy, i jeszcze raz podkreślam, że jest to w gestii Urzędu Morskiego, a nie miasta. Kończąc, chcę jeszcze raz podkreślić, że dla nas inwestycja pod tytułem kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną, mówię dla nas jako dla elblążan, jest jedną z najważniejszych inwestycji strategicznych i za to dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, dziękuję panu prezydentowi. Czy pan Czesław jeszcze? Nie.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Chętnie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan chce? Proszę bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, może tak ad vocem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Do pana prezydenta?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Do pana doradcy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

To nie ma sensu.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Nie, może to właśnie powie. Litości, litości panie doradco, litości. Pan mówił o artylerii, dokończeniu, bezpieczeństwie. Trochę powagi. Natomiast za Kołobrzeg dziękuję.

Do pani poseł Gelert i pana posła o naszych pieniądzach. Oczywiście wszystkie pieniądze są Polaków. To są nasze wspólne pieniądze i to jest prawda i rzecz logiczna, tak? Tylko że to jest też nasz rząd, demokratycznie wybrany w wyborach, ale wy nie mówicie nasz rząd. Nasze pieniądze, ale rząd to nie jest nasz, tak? Prawdę mówię? Zastanówcie się, bądźcie spójni, bądźcie logiczni, bądźcie racjonalni. To są: nasz rząd, nasze pieniądze, bo rząd był wybrany w demokratycznych wyborach. Nigdy nie powiedzieliście nasz rząd, tylko nasze pieniądze, a więc bądźcie poważni.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, ja tylko na podsumowanie dodam, że tak nasz rząd po prostu zlekceważył dziś naszą Komisję i to jest faktem.

Wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam dyskusję i zamykam również posiedzenie Komisji, dziękując panu prezydentowi, że znalazł czas, pozytywnie odpowiedział na nasze zaproszenie i przybył. Dziękuję panie prezydencie.